SEÑORA SECRETARIA.- Está abierto el acto.

(Son las 14:30).

–Dado que los señores presidente y vicepresidente de la comisión no se encuentran presentes, corresponde designar un presidente ad hoc.

Se propone al señor senador Martínez Huelmo.

SEÑORA SECRETARIA.- Se va a votar.

(Se vota).

–3 en 4. **Afirmativa.**

(Ocupa la presidencia el señor senador Martínez Huelmo).

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Son las 14:31).

–La comisión aprobó una solicitud de audiencia enviada por la Asociación Uruguaya de Despachadores de Vuelo, por lo tanto, hoy están aquí presentes su presidente, el señor Gabriel Infante y el tesorero, señor Damián Sarrabayrouse.

Hemos recibido el material que remitieron a la comisión y lo agradecemos, porque facilita nuestro trabajo.

Les damos la palabra.

SEÑOR INFANTE.- Ante todo, disculpas por la impuntualidad.

Me voy a apoyar en una pequeña presentación que hicimos –y que hemos entregado a los señores senadores– de nuestro trabajo, obviamente a grandes rasgos, porque es un tema muy amplio y no vamos a ahondar en cuestiones técnicas, aunque después podemos explicarlas.

Como es sabido, constituimos la Asociación Uruguaya de Despachadores de Vuelo. Para que tengan una idea, el despachador de vuelo, que comparte la responsabilidad de cada vuelo con el comandante, se encarga de confeccionar la planificación, o sea el plan de vuelo, que implica ruta y demás, seguimiento y asistencia a los vuelos comerciales desde tierra para proveer a las tripulaciones de información confiable, actualizada y debidamente procesada, recibida de diversas fuentes externas e internas, para asegurar el cumplimiento de una operación segura y eficiente, con la mayor optimización posible de recursos.

La función del despachador –aclaramos que la sigla EOV que se aprecia en pantalla quiere decir «encargado de operaciones de vuelo»– consiste en procesar toda la información sobre la navegación del vuelo, la ruta a operar, todas las radioayudas pertinentes en esa ruta, las notam –que son las notificaciones aeronáuticas, todo lo que cada aeropuerto tiene, o no, en funcionamiento, que se discrimina y se envía a todos los operadores aeronáuticos mediante la red AFTN para informar, por ejemplo, acerca de una pista cerrada– las cargas, la situación de los aeródromos, aeropuertos, combustible, tráfico, servicio de a bordo y mantenimiento. Tenemos una formación similar a la de los pilotos, por lo tanto, en caso de que el avión tenga alguna limitante por un tema de mantenimiento, somos capaces de procesar la información y proceder al despacho del vuelo con esa limitante.

Además, nos compete la parte de tránsito aéreo y también la meteorología –aspecto fundamental–, pues somos quienes hacemos el análisis inicial para cada vuelo.

En cuanto a la normativa vigente en nuestro país, estamos regulados por las RAU y se está en proceso de adopción de las LAR –Regulaciones Latinoamericanas de Aviación Civil–, sugeridas por el Sistema para la Regulación y Vigilancia de la Seguridad Operacional, todo normalizado y dirigido por OACI, que es la Organización Internacional de Aviación Civil.

La LAR 65 es la licencia que nos valida como despachadores y dice: «Ninguna persona puede ejercer las funciones de despachador de vuelo (asumiendo junto con el piloto al mando la responsabilidad operacional de un vuelo) en relación con cualquier aeronave civil dedicada al transporte aéreo comercial, a menos que sea titular de una licencia de despachador de vuelo vigente, otorgada de acuerdo a este capítulo».

Tenemos, como técnicos, una licencia otorgada por la Dirección Nacional de Aviación Civil, sujeta a un régimen de punidad penal y, por otro lado, a un examen psicofísico que se debe hacer anualmente en el que se chequea la salud. En caso de alguna anomalía, no podemos ejercer la función.

En cuanto a la seguridad operacional y a las modalidades de despacho debemos decir que el EOV constituye, en la escala, el último filtro de las posibles inconsistencias, errores y/o variaciones de condiciones meteorológicas, carga paga, estiba, control de cargas y mercancías peligrosas, cambios de último momento, todas variables que no ponderadas debidamente provocan un gran deterioro de la seguridad operacional. Aclaro que se llama carga paga no solo a la descarga de cosas sino también de pasajeros, es decir, es todo lo que se le paga a la empresa por viajar en el avión.

A continuación, en las imágenes que estamos mostrando comentamos cuál es el entorno actual y la motivación de la autoridad para tomar la decisión que se tomó. Que el despacho centralizado representa «la modernidad», mientras que la acción en las escalas es un sistema caduco y anacrónico parecen ser una de las ideas más relevantes para su cambio. Sin embargo, este enfoque es parcial; debería, por ejemplo, considerarse que todo sistema tiene un ámbito de funcionamiento que lo caracteriza como mejor o peor adaptado, más concretamente la idea de que todo sistema funcionará acorde no sólo a su diseño, sino al entorno donde se desempeñe y su adaptación a él, ya que será este sistema el que se adapte y no el entorno al sistema.

En cuanto a nuestro entorno actual, señalamos que a diferencia de lo que esgrime la autoridad, Uruguay y la región en su conjunto no están preparados para este tipo de cambio. Nosotros ponemos como ejemplo –lo decían unos colegas– que en Alemania existen rutas inteligentes en las que los autos se conducen solos, pero si ese mismo vehículo lo ponemos en una avenida de Uruguay, podrá caminar dos metros. Es decir, se pretende implementar un sistema que requiere tecnología de punta para funcionar correctamente en un lugar en el que no tenemos radioayudas –desde Carrasco hasta unas 30 millas al norte en Bella Unión no hay radioayudas funcionando–, donde no hay aeropuertos con infraestructura mínima para aviones de gran porte, que tienen falencias –nos referimos, incluso, al Aeropuerto Internacional de Carrasco–, con un déficit presupuestal en organismos que implican la seguridad y un buen funcionamiento de todo este sistema, como el control aéreo, el servicio meteorológico, la infraestructura aeronáutica y las comunicaciones, que tienen falencias importantes. Por ejemplo, el aeropuerto de Carrasco tiene dos sistemas de aterrizaje de precisión para dos pistas y uno de ellos estuvo cerrado durante un año por no repararlo en tiempo y forma, lo que implica que las aeronaves deben realizar aterrizajes en una pista en condiciones de visibilidad reducidas, con las condiciones no favorables de viento, ya que las pistas se utilizan según la dirección del viento. Todo esto por no tener en condiciones la otra opción que corresponde. Eso fue reparado hace unos meses y, hoy por hoy, tampoco contamos con el sistema RVR, que son los aparatos que miden la visibilidad sobre pista los días de niebla. Tampoco el aeropuerto cuenta con un sistema de aterrizaje de precisión, lo que significa que cuando tenemos niebla en el aeropuerto los aviones deben derivar a aeropuertos alternos, como Ezeiza, con todo lo que eso implica en costos millonarios a las empresas por remisiones, tripulaciones que se vencen, aeronaves en otros puntos, sin poder cumplir con los itinerarios.

Hace mucho tiempo que se viene hablando acerca de todo esto, como necesidad no solo comercial sino en cuanto a la seguridad, pero de momento, como técnicos, somos los que hemos tenido la menor injerencia, y la autoridad no ha dado respuesta.

Por otra parte, hicimos una petición en Dinacia para que se nos respondiera en forma escrita en cuanto a que no se iba a retroceder en esta decisión. Hasta el momento, esa petición sigue recorriendo las oficinas de la Dinacia y, al pasar por la parte de operaciones, que es donde están los inspectores de aviación civil, que son quienes nos habilitan a nosotros como despachadores…

SEÑOR SARRABAYROUSE.- ¿Me permite una breve interrupción? Es simplemente para aclarar que los inspectores de aviación civil en la Dinacia son los únicos que técnicamente están capacitados, porque han sido profesionales en alguna actividad, y lamentablemente solo hay dos. Después, obviamente, hay otro personal, que tiene su rango; muchos son militares, pero no tienen experiencia práctica en operaciones aéreas.

SEÑOR INFANTE.- Los inspectores de aviación civil tomaron conocimiento de esta resolución, ya que en el propio informe que realizan –no les hemos podido dejar una copia pero se lo vamos a dejar en forma escrita–, que es oficial, señalan como primer punto que no existe un estudio previo de impacto sobre el hecho de sacar a los despachadores de las aerolíneas. Asimismo, expresan que tampoco fueron notificados, como inspectores idóneos en la materia, de esta decisión que tomó el director de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, y que desconocían totalmente su existencia. Sabemos que los dos inspectores emitieron informes similares, aunque contamos con uno solo, y estamos esperando la respuesta de la petición que se hizo a la Dinacia.

Hoy se dice que todo funciona bien, pero lo cierto es que tenemos muchas pruebas de que no es así. Hay errores cometidos por colegas que están a varios miles de kilómetros de distancia. Nuestra función, básicamente, es intervenir ante esos errores para solucionarlos y hacer que el vuelo salga en forma segura.

Lo que figura en pantalla ahora es bastante técnico. En cada vuelo se hace un cierre final, con la cantidad de pasajeros totales y, después, se emite una hoja –que se llama *loadsheet*– de la que el piloto extrae las velocidades con la que va a despegar. Si eso está mal, puede ser bastante grave. Entonces, en este caso vemos que entre el cierre final que se envía desde Montevideo y la información que se envía al avión –que figura en la hoja que está en la parte inferior de la transparencia– existe una diferencia de diez pasajeros. En la parte de arriba figuran 137 pasajeros más dos, sería un total de 139 y en la parte de abajo figuran 146. Quiere decir que hay ocho pasajeros que no figuran en ese vuelo y no cuentan en el peso final. O sea que el despachador, que está a miles de kilómetros, cometió un error que tiene que ver con la seguridad del vuelo. El comandante debe estar pendiente de eso y nuestro trabajo es, justamente, intervenir ante esa situación y modificarla previo a que la información le llegue al comandante. Este es un ejemplo de varios que tenemos archivados. La información aeronáutica se archiva por 90 días, por reglamento, pero en estos casos, pasado ese período de tiempo los guardamos, justamente por este tipo de situaciones.

Por último, queremos resguardar algunos conceptos referentes a la seguridad aérea.

La seguridad aérea consiste en reducir los riesgos a un mínimo a través de las medidas necesarias para identificar las falencias en los procesos administrativos, operacionales, de mantenimiento y entrenamiento que pudieran afectar la operación de las aeronaves. Deben utilizarse todos los recursos disponibles para que la operación de vuelo sea segura y eficiente. Esto también es nuestra función.

Los accidentes se producen por una cadena de errores que culmina con una serie de actos inseguros que, finalmente, desembocan en una catástrofe casi inexplicable. Este es un concepto que nos lo han machacado –por decirlo así– durante toda la carrera en todas las áreas. En lo personal, fui controlador y auxiliar de cabina y sé que en todas las áreas siempre se insiste en lo que se llama el impacto de error. Es un modelo suizo que se utiliza desde hace años. El ejemplo claro es que cuando se alinean los agujeros del queso es cuando suceden los accidentes. En la lámina figura en inglés,

pero todo este proceso comienza con la influencia de las organizaciones y la presión comercial. En una segunda parte aparece la supervisión insegura; luego se producen previsiones inseguras y, por último, actos inseguros. Todo eso alineado significa que, de no haber una intervención intermedia, el accidente es inminente. Insisto en que con esto nos han machacado –por decirlo así– durante toda nuestra carrera; sin embargo, hoy por hoy no se está reflejando en la decisión tomada.

Por último y a *grosso modo*, vamos a hablar sobre la definición de CRM, sigla que en inglés significa *Crew Resource Management.* Este asunto tomó vigor a partir del accidente de KLM, en Tenerife que, como recordarán, fue uno de los accidentes más grandes de la aviación. Desde entonces se empezó a analizar lo que es el trabajo en cabina y en todas las áreas de la aviación.

Por otro lado, el tema de la instrucción es fundamental en la actividad que desempeñamos. En ese sentido, la capacitación y el aprendizaje deben transformarse en puentes entre lo que es y lo que debe ser el desempeño de las personas en las organizaciones. Estos son aspectos fundamentales en nuestro trabajo.

La administración del error en la actividad aeronáutica comienza fuera del avión. Esto también es parte de nuestro trabajo.

Antes de terminar con nuestra exposición, queremos hacer algunos comentarios sobre el accidente de Lamia, que es bastante reciente. No es nuestra intención ser morbosos ni mucho menos pero en estas imágenes que estamos proyectando se puede ver el avión, la tripulación –previo a la salida del vuelo– y lo que sucedió después. Esa desgracia pudo haber sido evitada si el piloto y nuestro colega hubieran actuado de forma correcta y si los controles en Venezuela, Bolivia y en Colombia hubiesen funcionado.

La imagen que vemos a la izquierda es el plan de vuelo que se presenta en cada vuelo nacional o internacional que sale de cada aeropuerto y que es autorizado, a través de un sello, por la autoridad aeronáutica. Lo que está a la derecha es la explicación del técnico que lo autorizó y las falencias que tiene el plan presentado. Quiere decir que la autonomía de vuelo es igual al tiempo de vuelo. Allí no se puede ver bien; quizás sí lo puedan ver en las hojas que les repartimos. Ese vuelo partió de forma ilegal con un sello de accidente seguro.

SEÑOR SARRABAYROUSE.- Esta es la autonomía, es decir, la cantidad de tiempo total que puede volar el avión, que en este caso es de 4 horas y 22 minutos. O sea que el combustible solo alcanza para volar durante ese tiempo. Y este es el tiempo que dura el vuelo programado desde el origen al destino, que es de 4 horas y 22 minutos. Esto está en la tapa del libro de cualquier despachador: este valor debe ser inferior al valor total. Siempre se tiene que llevar más combustible del que va a insumir el vuelo planificado, por una serie de reservas que están debidamente normalizadas. El vuelo puede sufrir diversas contingencias, por lo que siempre debe tener combustible adicional. Esto de por sí invalidaba la operación. Este plan de vuelo nunca debió ser aprobado.

SEÑOR INFANTE.- Como técnicos es lo que primero que no tenemos que aceptar, más allá de las presiones que existan por parte de cualquier empresa. Hoy por hoy se pretende quitarnos del medio. Si como técnicos tenemos esa lucha ante las presiones, se imaginarán lo que debe pasar con una persona no preparada y sin una licencia técnica.

También entregué a los señores senadores unas hojas que están junto con el repartido, que son las notas de apoyo de la Asociación de Controladores de Tránsito Aéreo del Uruguay y de la Asociación de Pilotos de Línea Aérea en Uruguay. A su vez, incluimos la última nota que envió la Dinacia a todos los explotadores y a las empresas en la cual los insta a que en un plazo de 30 días modifiquen sus manuales –en caso de querer hacerlo– y especifica cómo se trabajará con este nuevo sistema. Al respecto, quiero comentar que es casi imposible para cualquier aerolínea modificar sus manuales operativos en 30 días, porque eso implica una acción ante la autoridad aeronáutica civil de cada país. Se imaginarán que empresas extranjeras les van a pedir a los gerentes de aquí que modifiquen sus manuales, pero 30 días no es un plazo suficiente. Por lo tanto, las empresas se están expidiendo en el sentido de que van a trabajar de la misma forma. Quiere decir que todo este

andamiaje autorizado por el director de la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica va a dar como resultado que vamos a seguir trabajando pero sin responsabilidad. Que quede claro que la licencia no la perdemos nunca; lo que perdemos es la autoridad ante determinado vuelo. Hoy por hoy, ocho horas antes de cada vuelo no puedo ingerir alcohol ni drogas porque hay una normativa vigente que me regula. A partir de este momento no va a haber ninguna normativa que nos regule y dejamos de ejercer como filtro en esa función. Ante un acto erróneo debería hacer una denuncia ante la autoridad, ante la Dinacia, pero se imaginarán qué confianza podemos tenerle al organismo que debería cuidarnos si a nivel de seguridad toma este tipo de acción; lamentablemente, el resultado no fue el que las empresas esperaban, sacándonos del medio y ahorrándose nuestros sueldos. Actualmente, un despachador que trabaje ocho horas completas gana en la mano unos $ 60.000, con la responsabilidad que ello implica. Como los señores senadores deben saber, las empresas miran con lupa el resultado económico, pero nuestros sueldos, a un promedio de dos despachadores por aerolínea, no representan una diferencia para que una empresa decida volar, o no, a Uruguay.

A grandes rasgos, esa sería la presentación. Sin embargo, hay un montón de cosas sobre las que deberíamos hablar mucho más, pero que por un tema de tiempo lógicamente no vamos a hacerlo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Se ha comprendido perfectamente bien que hay una discrepancia con los artículos 11 y 12 de la resolución n. º 478/2016, en contraposición con el régimen anterior dispuesto en la circular 129 de la reglamentación aeronáutica uruguaya. No cabe duda de que este es un tema importante porque estamos hablando de seguridad en el área aeronáutica.

Vamos a enviar la versión taquigráfica a la Dinacia y luego escucharemos su opinión en virtud de que es la autoridad en la materia. Ustedes saben que es un tema complejo, pero la institución que lo rige es la Dinacia. De todas formas, creo que hicieron bien en venir a la Comisión de Defensa Nacional para informarle al Parlamento y, si fuera posible, salvar estas diferencias. El tema no va a quedar acá, sino que de un modo u otro la comisión va a seguir trabajando.

SEÑOR MUJICA.- Como trazo central parecería que tendríamos que interpretar que, por un lado, está la intención de las aerolíneas de ahorrar gastos y, por otro, de sustituir una forma operativa que ustedes traían por una nueva que se aplica en otras partes. Además, según entiendo, en nuestras circunstancias actuales no existe el equipamiento ni la capacidad para aplicarla, lo que sería riesgoso y, obviamente, lesiona sus intereses laborales.

SEÑOR INFANTE.- Quería agregar lo siguiente. Actualmente, a nivel regional, en Colombia, Brasil, Chile y Argentina, que son potencias aeronáuticas, no ha habido cambios de ningún tipo. Hemos contactado a nuestros colegas y sabemos que en Argentina hace poco se llegó a un acuerdo con la autoridad aeronáutica y con el colegio de ingenieros en la parte del transporte para posicionar nuestra carrera técnica a nivel profesional, dándole mayor respaldo académico. Reitero: ellos no han tomado ningún tipo de acción y de momento tampoco pretenden hacerlo, como se hizo aquí.

Por otro lado, quiero aclarar que lo que nos hace ruido a nosotros en este caso es que hubo una solicitud expresa de las empresas por quitarnos del medio, pero sin un informe técnico, tal como lo dicen los inspectores. Entonces, eso es lo que no entendemos, es decir, cómo se puede tomar una decisión de que en un mes dejamos de ejercer como técnicos. Hoy por hoy, la mayoría de los encargados o representantes de aerolíneas y algún idóneo en la materia dicen –hemos visto que se ha publicado por ahí– que es una aberración lo que decimos en el sentido de que se va a ver afectada la seguridad sin nosotros. Simplemente, pretendemos que, pasado esto, haya una persona –la va a haber– responsable de esta decisión y, como los accidentes suceden, cuando ocurran, esa persona tenga que responder porque, como expliqué hoy, los accidentes pasan por una cadena de hechos.

Entonces, somos cuarenta técnicos responsables que queremos defender la seguridad, y también la fuente de trabajo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si nadie más desea hacer uso de la palabra, en nombre de la Comisión de Defensa Nacional solo nos resta decir que ha sido un gran gusto recibir a los representantes de la

Asociación Uruguaya de Despachadores de Vuelo.

Se levanta la sesión.

(Son las 14:56).